

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - UFRJ
FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO E CIÊNCIAS CONTÁBEIS - FACC
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

MONOGRAFIA
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Burocracia e tributação como entraves ao crescimento da cabotagem brasileira

Autora: Marília Rodrigues da Silva

Rio de Janeiro, Julho de 2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ
FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO E CIÊNCIAS CONTÁBEIS
NÚCLEO DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Marília Rodrigues da Silva

DRE: 107315481

Burocracia e tributação como entraves ao crescimento da cabotagem brasileira

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Administração e Ciências Contábeis da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de bacharel em Administração.

Banca Examinadora:

Professor orientador: Newton de Castro _____

Professor leitor: _____

Rio de Janeiro, Julho de 2011

Resumo

O presente trabalho analisa a evolução do mercado da cabotagem no Brasil, através de um levantamento histórico das últimas décadas apontando as principais mudanças ocorridas nesse mercado. Estuda os reflexos da tributação e da burocracia nos dias atuais na expansão dessa modalidade de transporte.

Com isso realizou-se um estudo que verifica qual a melhor forma de tributação e formas de tornar a operação portuária mais simples, tornando esse modal mais competitivo no mercado de transporte de cargas.

PALAVRAS-CHAVES: Cabotagem, Modal de transporte, tributação, burocracia

Sumario

1. Introdução	6
1.1 Caracterização do problema	6
1.2 Objetivo.....	7
1.3 Justificativa.....	8
1.4 Metodologia e conteúdo.....	9
 2. Movimentação de Cargas.....	10
2.1.1 Contêineres	10
2.1.2 Carga Geral	11
2.1.3 Granéis Sólidos.....	12
2.1.4 Granéis líquidos.....	13
2.2 Evolução do mercado de cabotagem	13
 3. Transporte de carga no Brasil - Comparação entre os modais	16
3.1 Modal rodoviário.....	17
3.2 Modal ferroviário.....	20
3.3 Modal aquaviário.....	24
 4. Levantamento dos procedimentos inerentes à operação de um contêiner..	28
4.1 Processos burocráticos.....	28
4.1.1 Processo de liberação da carga intra-terminal.....	32

4.1.2	Entidades reguladoras.....	33
4.1.3	Projeto Porto sem Papel.....	40
4.2	Tributos incidentes no transporte de contêiner.....	43
5.	Conclusão e recomendações.....	46
Bibliografia		48

1. Introdução

1.1 Caracterização do problema

A cabotagem caracteriza-se pelo transporte de carga ao longo da costa ou por vias fluviais, bem como qualquer transporte por via aquática realizado entre dois portos do mesmo país (Dicionário Michaelis). No Brasil a sua história teve ciclos bem distintos. Em 1951 era responsável por 27,5% do volume transportado no país perdendo a sua representatividade com o passar dos anos, chegando a responder por apenas 10% em 1994 (LACERDA, S. M, BNDES Setorial, mar. 2004). Somente em 1997 a cabotagem voltou a apresentar uma evolução positiva, apresentando um crescimento de 29% no ano. Esse crescimento foi principalmente um reflexo da estabilização da economia brasileira após a implantação do Plano Real. Na década anterior o país vivera um período de instabilidade monetária e recessão, com altos índices de inflação, aumento da dívida externa e pequeno crescimento.

Combinado à economia mais aquecida, a evolução da cabotagem está também ligada às melhorias nos portos após a promulgação da Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93). Essa lei promoveu uma reestruturação portuária, extinguindo o monopólio das Administrações Portuárias nos serviços de movimentação de cargas nos cais públicos, criou a figura do operador portuário o que estimulou a concorrência entre portos e assim, o preço da movimentação

portuária tornou-se mais atrativo aos armadores, e conseqüentemente aos seus clientes.

Pode-se também fazer um paralelo ao crescimento nos volumes da cabotagem nesse período à uma substituição, ainda que pouco representativa, do modal rodoviário que devido às condições ruins das estradas brasileiras, a falta de segurança e o crescente número de pedágios, tornou-se mais caro e assim menos confiável. Dessa forma a cabotagem tornou-se mais atrativa quanto se trata de longas distancias, uma vez que garante uma maior segurança da carga e menos avarias do que os outros modais.

Porem, ainda hoje a cabotagem é responsável por apenas 13% da produção transportada no país (Ministério dos transportes). Isso porque ainda enfrenta barreiras como a ineficiência portuária, a carência de linhas regulares, a burocracia e as altas tarifas.

1.2 Objetivos

Pretende-se ao longo da pesquisa verificar a relação existente entre a burocracia e a tributação que incide sobre o transporte de carga por via marítima e a pequena participação da cabotagem no volume de produção transferido pelo território brasileiro, com foco no transporte através de contêineres.

Embora a cabotagem tenha, estruturalmente, condições para se apresentar como uma alternativa mais eficiente ao tratar-se de transporte de longas distancias que os outros modais existentes, esta representa hoje um market share reduzido. Ainda que para atender as demandas de um território tão

extenso quanto o Brasil o transporte aquaviário possa ser mais recomendado já que a competitividade do custo/km é maior nesse modal a medida que a distancia aumenta (ton/km), existe hoje a carência de investimento em infraestrutura, e a super burocratização da operação portuária limitando o desenvolvimento da atividade.

Ao todo são dez ministérios, e 14 órgãos a eles subordinados, que juntos autorizam a atracação, a operação propriamente dita, a liberação da carga, o abastecimento, a movimentação de tripulantes, entres outros.

1.3 Justificativa

Entende-se que o estudo e o melhor entendimento do assunto sejam relevantes pois se busca aqui um caminho para a obtenção de um modal mais econômico, mais eficiente energeticamente, menos poluidor e mais seguro. Consequentemente busca-se um maior equilíbrio na matriz de transportes e custos operacionais mais competitivos. Sendo assim, será discutida a simplificação da cadeia de documentação inerente a operação portuária, bem como sugestões de alterações tributárias visando minimizar ou ao menos amenizar a cobrança de impostos e taxas em cascata.

1.4 Metodologia e conteúdo

Esta pesquisa será de caráter descritivo, um ensaio teórico sobre o tema. Dessa forma, vai se limitar a discussão e proposição conceitual.

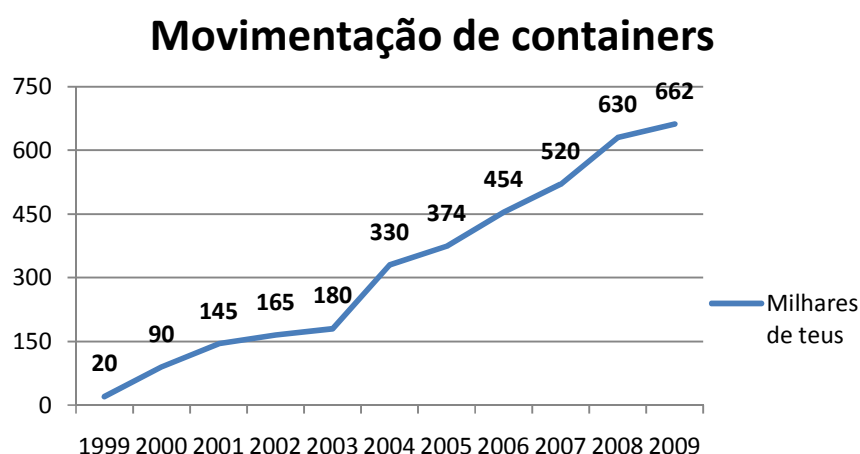
Como base foram utilizadas pesquisas recentes sobre o assunto além de anuários estatísticos que retratam o cenário atual do mercado de transporte de cargas no Brasil.

2. Movimentação de Cargas na Cabotagem

Nesta sessão haverá uma breve explanação das modalidades de carga no modal aquaviário e a sua representatividade no mercado atual da cabotagem brasileira.

2.1.1 Contêineres

O crescimento da movimentação de contêiner na costa brasileira nos últimos 10 anos chegou à média a de 59% ao ano. No ano de 2010, segundo o anuário estatístico da Antaq, foram movimentadas através de contêineres na cabotagem 5.198.792 toneladas de carga, o que representa 3,98% do total das cargas movimentadas no país nesse período.



Fonte: Syndarma

Segundo o mesmo documento, o fluxo de contêineres entre os estados brasileiros ainda é bastante desbalanceado. As maiores oscilações acontecem nas regiões Sul e Sudeste. Na região sul a movimentação de contêineres no embarque chega a ser quase 5 vezes maior do que no desembarque, e o inverso no sudeste. Contudo nas outras regiões existe um maior equilíbrio, chegando a um desbalanceamento de até 16%, como é possível ver na tabela abaixo.

Região	Quantidade de Contêiner Cheio - Desembarque (u)	%	Quantidade de Contêiner Cheio - Embarque (u)	%	Total movimentado
Norte	52681	60%	34607	40%	87288
Nordeste	80388	58%	57362	42%	137750
Sudeste	1248363	84%	232850	16%	1481213
Sul	9626	17%	47620	83%	57246

Fonte: Anuário estatístico da Antaq - 2010

2.1.2 Carga Geral

Aqui consideramos como carga geral as cargas que não são acondicionadas em contêineres ou como granel. Como por exemplo animais vivos, bobinas de aço, chapas de ferro, madeira ou aço, pedras em bloco, pneus soltos, sacarias, etc.

Existe na literatura atual a separação entre carga solta e unitizada. A carga solta é aquela que não possui uma forma de acomodação específica como sacarias, fardos, caixas de papelão e madeira, engradados, tambores, etc. Esse tipo de carga apresenta um difícil manuseio gerando perdas significativas de tempo. Além disso está mais sujeita a perdas e danos. Já a unitizada agrupa vários itens em unidades de transporte. Existe também a denominação de neogranel ou neo-bulk para as cargas formadas por conglomerados homogêneos de mercadorias sem acondicionamento específico, como para o transporte de veículos, sucata, toras de madeira.

A carga geral representou em 2010 3,62% do total das cargas transportadas na cabotagem, cerca de 4.737.704 ton.

A principal origem da carga geral movimentada por cabotagem é o estado da Bahia, de onde saem 57,42% do total embarcado ou 2.720.494 toneladas. Em segundo lugar está o Espírito Santo sendo o responsável por cerca de 75% do total movimentado desta natureza de carga no país, sendo o principal destino das movimentações. É para onde vão 56,94% dessas cargas ou 2.697.535 toneladas, a maior parte proveniente da Bahia.

2.1.3 Granéis Sólidos

Atualmente os principais produtos transportados nessa modalidade são os agro-alimentares, fertilizantes, sal, agregado siderúrgico e carvão. E os principais movimentadores de granéis sólidos na cabotagem são o terminal de Trombetas e

o porto de Vila do Conde, ambos no Estado do Pará, especializados no transporte de bauxita.

O granel sólido representou em 2010 no setor da navegação por cabotagem 13,95% do total movimentado, aproximadamente 18.239.171 toneladas.

2.1.4 Granéis Líquidos

Hoje em dia a Petrobras é a responsável pela maior parte do transporte de graneis líquidos da cabotagem. Ela, através da sua subsidiária Transpetro, presta serviço de transporte de petróleo, derivados e gás. No ano de 2010 foram movimentadas 102.532.931 toneladas desta natureza de carga no país, cerca de 78,44% total de todas as naturezas. Só da plataforma continental saíram 62.005.372 ton de petróleo e seus derivados. Dessa forma é possível ver como essa modalidade é representativa no cenário de transportes.

2.2 Evolução do mercado da cabotagem

As áreas de atuação da cabotagem brasileira mudaram ao longo dos anos, seguindo basicamente o crescimento econômico e expansão das regiões. Na década de 80, o transporte de carga por vias aquáticas era majoritariamente de produtos na linha Manaus-Santos, numa ponta a produção da zona franca de Manaus e outra a região mais aquecida economicamente no país. Existia nessa

época um enorme desbalanceamento no fluxo de contêineres, uma vez que os navios saíam cheios em direção ao norte e voltavam basicamente com contêineres vazios, o que gerava grandes custos de realocação. Isso porque a maior parte da produção da zona franca era escoada através de aviões.

Quando houve em 1990 o confisco monetário imposto pelo governo Collor, muitas empresas que iniciavam suas operações apostando no desenvolvimento da cabotagem, vieram a fracassar pois nessa época tornaram-se praticamente inviáveis os investimentos portuários esperados no setor.

Após a estabilização econômica do país com a implantação do Plano Real, o mercado voltou a aquecer trazendo novas oportunidades no setor da navegação. Foi nessa época que se consolidaram algumas linhas bem conhecidas hoje como o transporte de pellets de polietileno de Maceió para o Sul e Sudeste, e de arroz de Rio Grande para o nordeste. Nessas linhas operavam principalmente a Sobrare Servemar, a Trikem e a Transrol. Nessa mesma época surgiu no Brasil a Mercosul Line, uma empresa brasileira destinada principalmente à carga contêinerizada. Junto a ela estava a Docenave, que possuía os 5 antigos navios da Frota Oceanica, e foi quem deu início ao serviço de logística de transporte de contêineres porta a porta no Brasil. E em 1999, assim como as concorrentes brasileiras, a Aliança respondeu à concorrência de navios estrangeiros que operavam no país, trazendo para sua frota mais dois porta-contêineres, o Aliança Copacabana e Aliança Flamengo. A intenção era viabilizar um número maior de escalas em portos brasileiros.

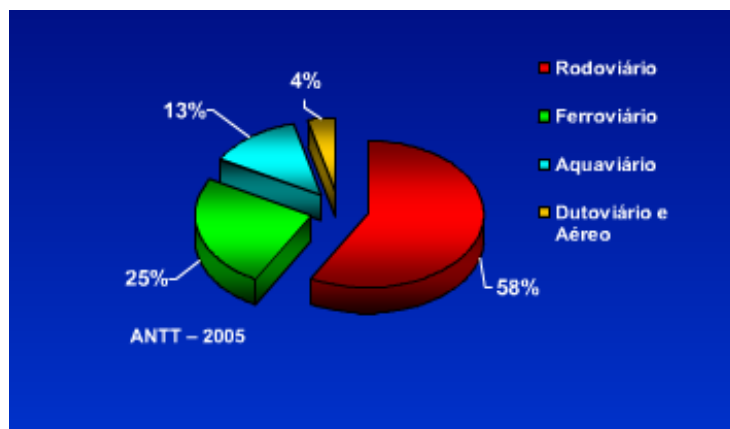
Desde então a cabotagem vem crescendo em média 30% ao ano. Outros armadores importantes se firmaram no setor como Wilson Sons, Log-In Logística,

e depois de algumas fusões e aquisições, contando assim com capital estrangeiro para expandir seus mercados, se consagraram a Aliança comprada pela Hamburg Sud, Libra comprada pela CSAV e Mercosul Line comprada pela Maersk. E esse mercado só tem a crescer nos próximos anos, já que o PIB brasileiro tende a continuar numa curva crescente, e junto a isso haverá o advento da Copa do Mundo e Olimpíadas que demandarão do setor civil toneladas e mais toneladas de matérias primas na modernização e reestruturação da infraestrutura das cidades sedes. Com isso, cada vez mais o modal se firma como uma opção viável para os empresários que desejam reduzir custos.

3 Transporte de carga no Brasil - Comparação entre os modais

O Brasil, com suas dimensões continentais, costa litorânea de 7.500 km de extensão, e seus 43 mil km de vias navegáveis, apresenta um grande potencial para exploração do transporte aquaviário. Porém a opção inadequada pela utilização de um modal em detrimento de outro e a falta de planejamento nos sistemas de transportes levou o país a uma maior dependência do modal rodoviário, que hoje é responsável por 58% percentual das cargas transportadas em território brasileiro (Ministério dos transportes).

Abaixo é possível ver o enorme desequilíbrio da matriz de transportes brasileira. A partir dele será feita uma análise mais critica sobre realidade dos 3 modais mais representativos em volume transportado.



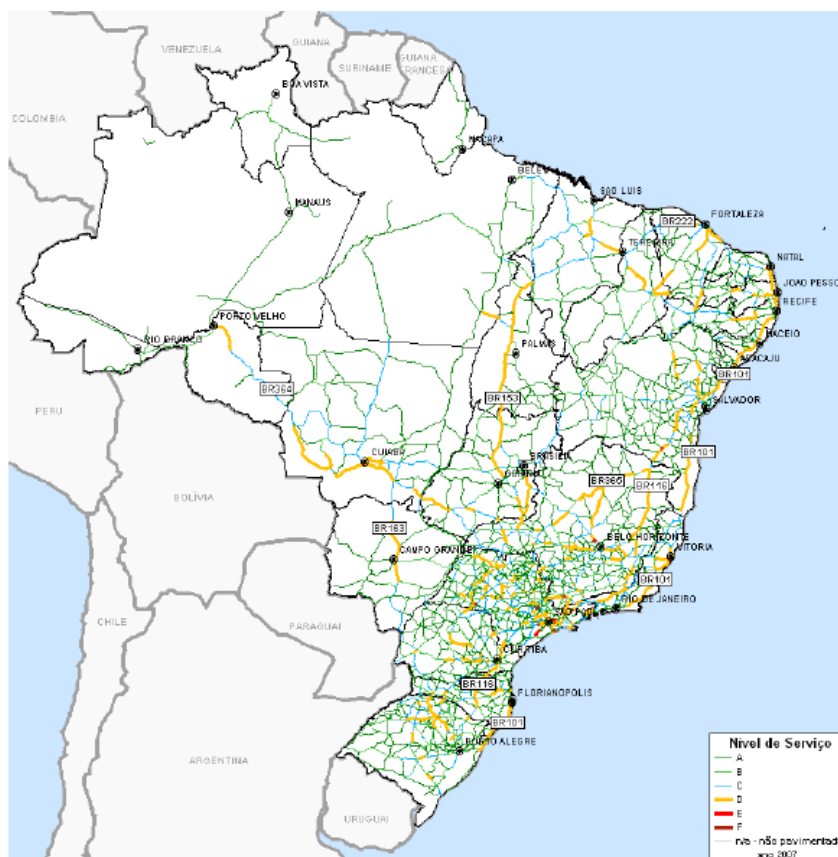
Fonte: Ministério dos transportes – Secretaria de política Nacional de Transportes data

3.1 Modal rodoviário

Um dado preocupante nessa matriz é que o modal predominante, o rodoviário, depende de uma infraestrutura que hoje é deficiente. As vias rodoviárias brasileiras encontram-se em péssimas condições, e segundo uma pesquisa divulgada pela CNT (Confederação Nacional dos Transportes) em outubro de 2009, 69% das estradas e rodovias, em um total de 89.552 quilômetros avaliados, estão entre péssimo e regular estado de conservação. Além disso a maior parte das que estão em boas condições encontram-se sob concessão à iniciativa privada, onde para se manter a qualidade das vias são cobrados pedágios, os quais acabam por onerar mais ainda os fretes. Outro agravante é o estado da frota de caminhões do país, que hoje tem idade média de 19 anos.

Segundo dados da CNT já em 2003, 11 mil roubos a caminhões geraram R\$ 700 milhões de reais em prejuízos às empresas de transporte. Atualmente esse número chega a quase 1 bilhão e continua crescendo. As cargas mais visadas são aquelas de fácil absorção no mercado e com difícil reconhecimento de suas origens, como alimentos, produtos têxteis, de higiene, bebidas, combustíveis etc. Entre estes produtos estão como mais roubados cigarros e remédios. Atualmente os seguros empregados ao transportes de carga por este modal comprometem cerca de 10% da receita bruta das transportadoras.

Rodovias brasileiras por nível de serviço - 2007



Fonte: Processamento PNL T

Para contornar tal cenário foi preciso a implementação de ações de prevenção e fiscalização das rodovias. Em 2005, já como uma resposta a estes fatos foram criadas 23 delegacias exclusivamente para tratar de roubo de carga em rodovias brasileiras. Porém, apesar da maior fiscalização foram registrados em 2009 13 mil ocorrências, o que comprova que este modal ainda não é o mais seguro principalmente em longos trajetos.

Dessa forma é importante pensarmos como a matriz de transporte de um país pode depender tanto de um modal em que seguros contra avarias e roubos se tornaram cada vez mais mandatórios para assegurar a integridade da carga.

Uma das respostas mais plausíveis é que esse modal é em grande parte sustentado por uma questão cultural. Desde o início da república os governos priorizaram o transporte rodoviário em detrimento dos demais. Um prova disso foi o incentivo dado à instalação de grandes montadoras no governo Kubitschek (1956-1960), que ainda hoje são muito representativas na economia brasileira, juntamente com a indústria petrolífera, fornecedora de combustível. Dessa forma o rodoviário se firmou como o maior meio de transporte de carga do país, tanto de carga como de passageiros. O modal se consolidou no mercado de pequenas cargas, ganhando competitividade na frequência e disponibilidade, além do serviço porta a porta. Sendo assim é mais indicado para transporte em curtas e medias distancias, excluindo-se o transporte de graneis porque como estes possuem baixo valor agregado, acabam encarecendo o frete final. Outro ponto importante é que as operações de despacho (papéis), de carga e descarga das mercadorias são mais simplificadas em relação à ferrovia e ao transporte aquaviario (este tema será discutido posteriormente).

É recomendado também para fazer a ponta em transportes intermodais, ou seja, um serviço integrado à navegação ou ao ferroviário, levando a carga apenas aonde estes modais não chegam.

3.2 Modal Ferroviário

A utilização do modal ferroviário se mostra como uma alternativa mais eficiente que o rodoviário quando se trata do escoamento de grandes quantidades de carga, principalmente graneis (agrícolas e minérios). Este modal apresenta uma grande eficiência energética, principalmente em casos de deslocamentos a médias e grandes distâncias. Mas não é possível se ter muita expectativa de seu crescimento.

Existem hoje alguns projetos de ampliação e melhoramento da malha ferroviária, que por muitas vezes não tem ligação entre as vias impossibilitando o acesso contínuo nas mesmas, mas em curto prazo não existem evidências de ganhos de mercado expressivos. Ao longo dos últimos 5 anos a quantidade de carga transportada se manteve constante, como é possível ver no quadro a seguir:

Tabela 1: Carga Transportada em Toneladas Úteis, por Estrada - 2004-08

ESTRADA	SIGLA	2004	2005	2006	2007	2008
		TON	TON	TON	TON	TON
		.ÚTEIS	.ÚTEIS	.ÚTEIS	.ÚTEIS	.ÚTEIS
		103	103	103	103	103
América Latina Logística Malha Sul S.A. ^(a)	ALL MS	20.088	21.677	28.942	26.536	26762,6
Transnordestina Logística S.A. ^(b)	TNL	1.261	1.420	1.519	1.814	1.643
Estrada de Ferro Carajás ⁽⁵⁾	EFC	74.268	80.633	92.587	100.361	103.670
Estrada de Ferro Vitória a Minas ⁽⁵⁾	EFVM	126.069	130.962	131.620	136.605	133.207
Ferrovia Centro-Atlântica S.A. ⁽²⁾	FCA	25.384	27.557	15.177	18.957	19.280
América Latina Logística Malha Oeste ^(c)	ALL MO	2.709	3.497	3.355	2.690	3235,4
Ferrovia Paraná Oeste S.A. ⁽¹⁾	FERROE STE	1.458	1.483	1.511	863	996
Ferrovia Tereza Cristina S.A. ⁽⁵⁾	FTC	2.459	2.403	2.627	2.635	3.038
América Latina Logística Malha Paulista ^(d)	ALL MP	20.545	4.438	4.221	3.473	5228,7
América Latina Logística Malha Norte ^(e)	ALL MN	5.583	6.380	5.551	6.928	8232,1
MRS Logística S.A. ⁽⁴⁾	MRS	97.952	108.142	101.998	114.064	119.796
Ferrovia Norte Sul Tramo Norte	ALLMN					1.424
TOTAL		377.776	388.592	389.109	414.926	426.514

Fonte: ANTT.

- ^(a) Antiga América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL)
- ^(b) Antiga Companhia Ferroviária do Nordeste S.A. (CFN)
- ^(c) Antiga Ferrovia Novoeste S.A. (NOVOESTE)
- ^(d) Antiga Ferrovias Bandeirantes (FERROBAN)
- ^(e) Antiga Ferrovias Norte do Brasil (FERRONORTE)

Como dito anteriormente, a falta de planejamento estratégico na construção da malha ferroviária brasileira impede que a mesma se expanda. Um dos obstáculos se dá na diferença de bitola nas vias. Hoje existem no Brasil 29.706 km de vias férreas, no entanto não homogêneas que estão divididas entre 4 tipos de bitolas:

- Larga (irlandesa) - 1,600m: 4.057 km
- Larga (Internacional) -1,435m: 202,4 km
- Métrica - 1,000m: 23.489 km
- Mista - 1,600(1,435)/1,000m : 336 km

Fonte: Ministério dos Transportes

Esta falta de continuidade das vias impede que haja uma integração entre elas uma vez que os trens não conseguem transpassar de uma para outra.

Outro obstáculo é o baixo nível de cooperação entre as empresas envolvidas. Hoje as vias com o maior volume de carga são as particulares, ou seja, aquelas operadas através de concessão governamental. O problema se dá primeiramente na exclusividade de uso das vias, e em segundo lugar na dificuldade encontrada

km do porto de Itajaí), Curitiba (a 90 km do porto de Paranaguá), São Paulo (a 60 km do porto de Santos), Rio de Janeiro, Vitória, Salvador, Aracaju, Maceió, Recife, Natal, Fortaleza, São Luís, Belém, Macapá, Manaus e Porto Velho.

3.3 Modal aquaviário

Atualmente a cabotagem encontra-se em um cenário de subutilização. Com isso, tendo em mente a sua capacidade de expansão, refletiremos sobre o que de fato está atrapalhando o seu desenvolvimento.

Retomando o que foi dito anteriormente, em 1951 era responsável por 27,5%, perdendo a sua representatividade com o passar dos anos, chegando a responder por apenas 10% da produção transportada no país. Apenas 1997 a cabotagem começou a se reerguer apresentando um crescimento de 29% ao ano. (LACERDA, S. M, BNDES mar. 2004)



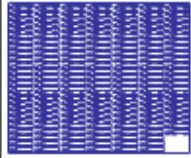
Em 1998 o governo abriu as portas para as empresas estrangeiras permitindo que estas operassem também na cabotagem brasileira (Lei Federal no 9.432/97), quebrando a exclusividade da bandeira nacional, visando uma maior competitividade e custo de frete. Foi estabelecido que apenas na forma de afretamento, por tempo ou viagem, as embarcações estrangeiras poderiam transportar mercadorias na cabotagem, e ainda sim quando não houvesse embarcação brasileira de tipo e porte adequados à carga para oferecer o serviço. Contudo observou-se nessa época a quase extinção das empresas brasileiras de navegação, uma vez que perdiam em nível de serviço e preços para as estrangeiras.

Em contra partida o governo passou a incentivar a construção de estaleiros para que a frota brasileira pudesse oferecer condições de operação tão boas quanto as concorrentes. Somado a isso promulgou a Lei de modernização dos portos (Lei Federal No 8.630 de 25/02/93) que na medida em que promovia reformas na estrutura dos portos, contribuiu para que este gargalo fosse amenizado, estimulando a cabotagem.

Operacionalmente falando, o transporte aquaviário é uma opção mais eficiente em longos distancias que os outros modais por possuir menor frete relativo e menores custos com avarias e seguro, diminuindo os custos logísticos. A capacidade de transporte de um navio de médio porte chega a equivaler a 3 trens e quase 200 carretas, porem só traz um beneficio real em distancias maiores a 1.500 km.

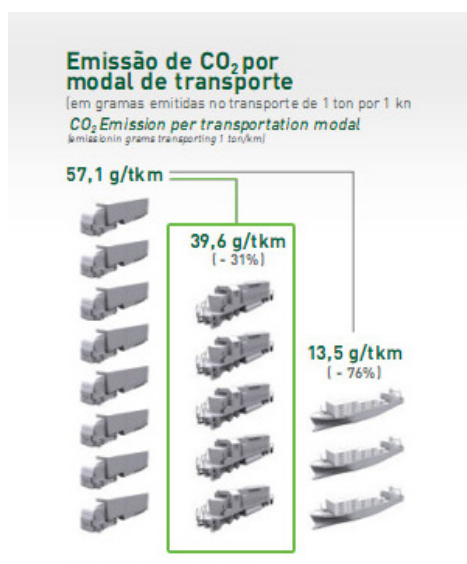
Parâmetros de comparação entre modais de transportes

Capacidade de carga e Ocupação de espaço físico

MODAIS	HIDRO	FERRO	RODO
Capacidade de Carga	1 Comboio Duplo Tietê (4 chatas e empurrador)  6.000 t	2,9 Comboios Hopper (86 vagões de 70 t) 	172 Carretas de 35 t Bi-trem Graneleiras 
Comprimento Total	150 m	1,7 km	3,5 km (26 km em movimento)

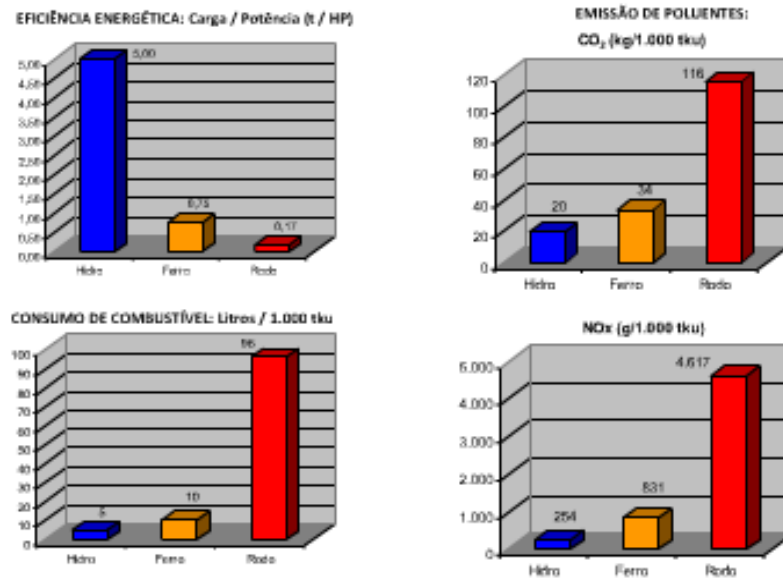
Fonte: Ministério dos transportes – Secretaria de política Nacional de Transportes

Além disso, o navio é energeticamente mais eficiente. Para operar, um navio emite cerca de 70% menos CO₂ na atmosfera, que o modal ferroviário, como mostra a ilustração a seguir:



Fonte: Estudo WWF 2005

Existe também um ganho significativo em relação ao consumo de combustíveis no modal aquaviário, proporcionalmente à unidade de carga transportada. Abaixo é possível ver a comparação desses aspectos entre os modais estudados:



Fonte: Ministério dos transportes – Secretaria de política Nacional de Transportes

Carregamentos multimodais no Brasil (com minério, sem carga geral) - 2007



Fonte: Processamento PNLT

4 Levantamento dos procedimentos inerentes à operação de um contêiner

Esta seção tem o objetivo de reconhecer e relacionar os procedimentos e seus pontos de ineficiência da operação de transporte de carga em contêiner, e definir os benefícios da integração das informações da operação para os operadores de terminais, os comerciantes, os operadores de transporte e o país. Além disso serão mapeadas também as tarifas incidentes no transportes de contêineres com o objetivo de rastrear duplas cobranças ou cobranças em cascatas que possam estar super onerando fretes, inviabilizando o desenvolvimento da atividade.

4.1 Processos burocráticos

A navegação de cabotagem no Brasil é regulada segundo as normas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência Nacional do Petróleo (ANP) e a Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. A ANTAQ também adquiriu as funções de regulamentação e supervisão das atividades de prestação de serviço de transporte aquaviário, assim a Resolução 843-ANTAQ normatiza a operação nos diversos tipos de navegação, e as Resoluções ANTAQ 493, 494 e 495 tratam do afretamento de embarcações.

Resolução 843-ANTAQ Art. 3º “A autorização para operar nas navegações de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo e de apoio portuário somente

poderá ser outorgada a pessoa jurídica constituída nos termos da legislação brasileira, com sede e administração no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, e que atenda aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos nesta Norma, na legislação complementar e nas normas regulamentares pertinentes e, quando for o caso, nos Tratados, Convenções e Acordos Internacionais, enquanto vincularem a República Federativa do Brasil.”

Resolução ANTAQ 493 Art. 5º *“Para os fins desta Norma e nos termos do art. 5º do Decreto-lei nº 666, de 1969, equiparam-se às embarcações de bandeira brasileira as embarcações estrangeiras afretadas, por tempo ou a casco nu, por empresa brasileira de navegação, autorizada a operar no longo curso, se o período de afretamento for de doze meses, desde que o pedido de liberação da embarcação seja precedido de circularização em que se verifique a indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira adequada para o serviço regular especificado na consulta, limitado ao dobro da tonelagem da frota própria.”*

Resolução ANTAQ 494 Art. 4º *A empresa de navegação de apoio portuário poderá obter autorização para afretar embarcação estrangeira, por tempo e a casco nu, quando:*

I - constatada a inexistência ou indisponibilidade de embarcações de bandeira brasileira, do tipo e porte adequados para o serviço de apoio pretendido;

II - verificado que as ofertas para o apoio pretendido não atendem aos prazos consultados;

III - em substituição à embarcação em construção no País, em estaleiro brasileiro, com contrato em eficácia enquanto durar a construção, até o limite da arqueação bruta contratada.

Resolução ANTAQ 495 Do Bloqueio e da Oferta de Embarcação

Art. 7º “A empresa de navegação interessada em fretar a embarcação, que atenda ao objeto da consulta, poderá opor bloqueio ao pedido de afretamento mediante manifestação junto à consulente, com cópia à ANTAQ, dentro do prazo de sete dias corridos, informando:

I - nome, tipo, arqueação bruta e porte bruto da embarcação oferecida para afretamento, velocidade de serviço, tração estática, autonomia, capacidade de carga, dimensões de convés, equipamento de posicionamento e demais equipamentos necessários para o atendimento à operação;

II - período e local de recebimento e frete diário da embarcação, quando se tratar de afretamento por tempo ou a casco nu;

III - duração da viagem, quando se tratar de afretamento por viagem;

IV - declaração de que a embarcação oferecida está em situação regular e em condições de atender ao apoio pretendido no período de interesse.”

Além desses procedimentos existem também os processos ligados à liberação das cargas, que são da mesma forma excessivamente burocráticos, resultado do uso generalizado de um sistema de controle destinado a cargas internacionais, ao qual se submete a cabotagem, inclusive quando existe

transbordo, é uma das barreiras para que embarcadores transfiram suas cargas de outros modais para o aquaviário. Para se colocar uma carga em um caminhão por exemplo não é preciso tantos documentos e guias, dessa forma pode ser muito mais prático transportar essa carga em um caminhão do que enfrentar todos os processos burocráticos do transporte marítimo.

O tempo levado para liberação pelas autoridades dos órgãos do governo é um fator que pesa nessa decisão. Segundo a Secretaria Especial de Portos (SEP), são exigidos de todos os navios que embarcam e desembarcam no país em média 112 documentos, que somam 935 informações diferentes, muitas vezes preenchidas em diversas vias e em duplicidade para órgãos diferentes. Entre os procedimentos mais burocráticos estão os da Receita Federal e a vinculação do Siscomex carga. Dados de pesquisa da COPPEAD (2005) mostram que o tempo médio de liberação da carga no porto é de 56 horas e se gasta cerca de 28 horas para o transporte da carga da origem ao local de embarque. Segundo a pesquisa, 47% dos entrevistados afirmaram manter estoque adicional para compensar as ineficiências logísticas, de forma a evitar o descumprimento dos prazos com seus clientes.

4.1.3 Processo de liberação da carga intra-terminal

O porto tem o importante papel como elo das operações intermodais. Graças a sua capacidade de armazenamento e sua distribuição física, acaba amortecendo o fluxo de cargas da região uma vez que concentra tanto as cargas que saem do continente com as que entram. O recebimento e entrega de carga em um terminal gira em torno de emissão, manuseio, verificação, preenchimento, endosso e recuperação de uma série de documentos importantes, são eles:

1. Lista de reserva: quando o consignador reserva espaço para um contêiner a bordo de uma embarcação
2. Relação de carga
3. Registro do contêiner (se for o caso)
4. Nota de embarque: Este formulário é preenchido e emitido pelo embarcador ou seu despachante de carga para ser usado em vários pontos da cadeia de transporte: pelo transportador (a ser usado pelo motorista do caminhão), a companhia embarcadora, a autoridade aduaneira e, em algumas circunstâncias, o terminal.
5. Ordem de entrega: tem por finalidade autorizar o terminal a receber a carga de exportação em questão e, no devido tempo, carregá-lo a bordo de um navio específico.
6. Ordem de coleta: é preparado e emitido pelo armador do navio (ou seu agente) para o consignatário quando tal pessoal houver se tornado o proprietário de direito das mercadorias e quando as despesas de frete referentes ao transporte do

contêiner até o porto de descarga tiverem sido devidamente pagas e todos os documentos estiverem liberados.

7. Documentação de mercadorias perigosas: Como as cargas perigosas apresentam riscos particulares na forma de incêndio, explosão, corrosão ou dano à saúde, os regulamentos nacionais e internacionais exigem documentação especial para elas. A denominação de carga perigosa obedece aos requisitos do Código Marítimo Internacional de Cargas Perigosas – IMDG.

8. Recibo de intercâmbio de equipamentos (EIR – Equipment Interchange Receipt): documento usado para reconhecer a conclusão satisfatória da transferência da responsabilidade por determinada carga entre o transportador doméstico e o terminal.

Há, ainda, diversos formulários aduaneiros, de importação e exportação, além de outros, que são manuseados como parte do procedimento do transporte de contêineres entre consignadores e consignatários.

4.1.4 Entidades reguladoras

São entidades e autoridades intervenientes no funcionamento de um porto organizado:

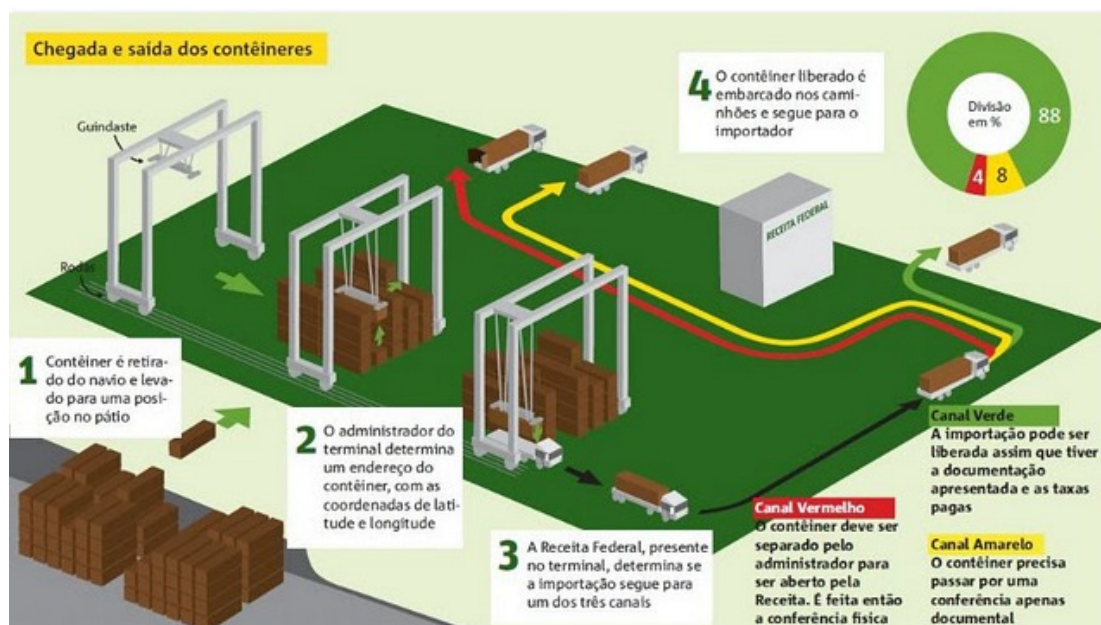
- a. Conselho de Autoridade Portuária – CAP
- b. Autoridade Portuária Local
- c. Autoridade Aquaviária – Capitania dos Portos

- d. Autoridade Aduaneira – Receita Federal
- e. Autoridade Sanitária e de Saúde – Anvisa
- f. Ministério da Agricultura
- g. Autoridade de Polícia – Polícia Federal e Marítima
- h. IBAMA
- i. Secretaria da Fazenda – SEFAZ
- j. Órgão Gestor de Mão-de-obra – OGMO
- k. Departamento de Marinha Mercante - DMM

Atribuições:

- a. O conselho de Autoridade Portuária funciona como fórum consultivo, de regulamentação e supervisão quanto às atividades e serviços realizados no porto, mas não tem personalidade jurídica.
- b. Autoridade Portuária local é toda entidade envolvida diretamente na atividade portuária.
- c. Capitania dos Portos é a entidade responsável pela orientação, coordenação e controle das atividades portuárias no que diz respeito à segurança da navegação, defesa nacional, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição hídrica (Missão da Capitania dos Portos de São Paulo).
- d. Autoridade Aduaneira é responsável pelo controle e fiscalização da permanência de carga, pessoas e veículos no porto, além de promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas e na apreensão de mercadoria em situação irregular com relação à legislação fiscal.

Além disso, a Receita Federal é responsável pelo SISCARGA, sistema eletrônico de controle fiscal de cargas marítimas, onde se registra o controle de entrada e saída de embarcações e da movimentação de mercadorias nos portos do país (CTAC, Conhecimento de Transporte Aquaviário de Cargas), adiantando às aduanas informações fiscais sobre os produtos, como a NCM (Nomenclatura Comum da Mercadoria, código utilizado pela Organização Mundial do Comércio, OMC).



Fonte: www.aprendendoaexportar.gov.br/.../fluxograma/index.html

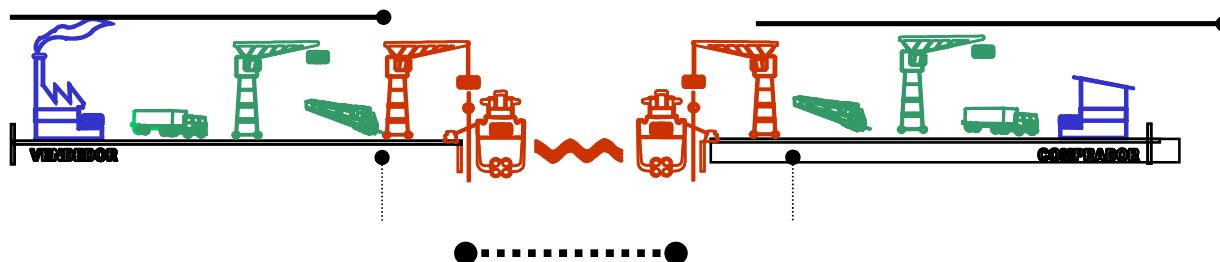
- e. A Anvisa atua na regularização da circulação de alimentos, produtos controlados e medicamentos inclusive dos ambientes, dos processos, dos insumos e das tecnologias a eles relacionados. (Missão da ANVISA)
- f. O Ministério da Agricultura atua somente no transporte de cargas alimentícias e de origem animal, regulando a procedência e a qualidade da carga.

- g. A Polícia Federal e Marítima é responsável por prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos. (Wikipédia)
- h. O IBAMA atua nos portos como fiscalizador do transportes de resíduos, produtos da fauna e flora e da origem florestal dos produtos embarcados.
- i. A Secretaria da Fazenda atua no controle da arrecadação de tributos estaduais inerentes ao transporte de cargas.
- j. OGMO é uma Entidade sem fins lucrativos, criada pelos operadores portuários com a finalidade de administrar o fornecimento de mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso.
- k. Departamento de Marinha Mercante é um órgão vinculado à Secretaria dos transportes Aquaviários, responsável pelo controle dos registros de armadores, fretes, acordos bilaterais, conferências de fretes e outros assuntos reguladores do transporte marítimo brasileiro.

Na ilustração a seguir é possível ver quais e como esses agentes estão envolvidos na operação de um contêiner padrão alimento para transporte de café por exemplo.

Origem

Destino



Viagem Marítima

Aduana: controle e fiscalização da permanência de carga.

Anvisa: regularização da circulação de alimentos

Min. Agricultura:

Liberação após inspeção de qualidade e certificação de proveniência

IBAMA: certificação de proveniência/ origem florestal

Entrega do cntr cheio para cumprimento do deadline e embarque no navio.

O transportador entrega a Nota fiscal + minuta de transporte para o armador para confecção do CTAC.

Capitania dos Portos: libera e programa a atracação do navio

Polícia Federal e Marítima: inspeciona aleatoriamente os navios e verifica a documentação do mesmo e da tripulação

IBAMA: inspeciona as condições do navio a fim de identificar possíveis irregularidades que possam causar danos a natureza.

O armador deve apresentar toda a documentação ao DMM (Departamento da Marinha Mercante)

Aduana: controle e fiscalização da permanência de carga.

Anvisa: regularização da circulação de alimentos

Min. Agricultura: Liberação após inspeção de qualidade e certificação de proveniência

IBAMA: certificação de proveniência/ origem florestal

Receita Federal: SISCARGA

O armador faz a transmissão do arquivo com todos os Ctac's para o sistema Siscarga.

Anvisa: inspeção higiênica da embarcação e de seus tripulantes

O armador envia toda a documentação para a filial de destinos.

Como é possível ver neste exemplo básico, existe a duplicidade de documentação e vistorias, tanto no próprio embarque, quanto entre o embarque e o desembarque da carga.

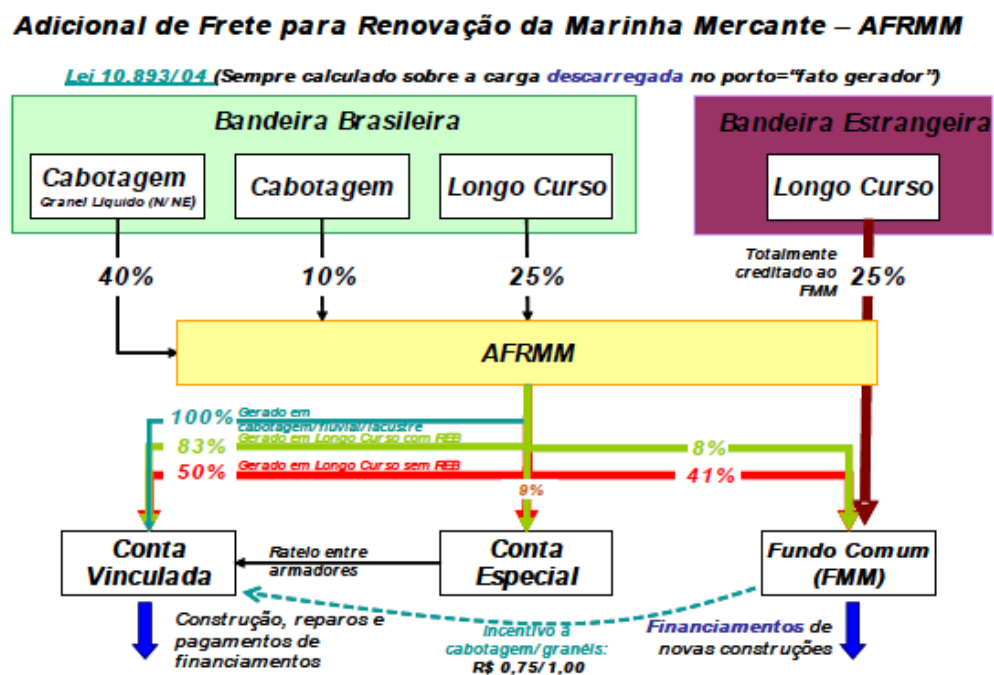
Todos esses processos demandam recursos do armador, que precisa contratar agentes e despachantes para representá-lo na localidade, e principalmente tempo. Por exemplo, se por algum motivo a carga não for liberada pela alfândega, ou se houver alguma razão pela qual a alfândega deseje examinar o contêiner antes da sua admissão no terminal, o motorista do caminhão que trouxe o contêiner será enviado ao escritório da alfândega para resolver o problema. A alfândega pode se recusar a liberar os documentos ou o contêiner, emitindo uma nota de rejeição. Neste caso, o motorista receberá instruções para voltar ao armador ou ao agente do navio, ou ainda, ao despachante de carga ou ao embarcador para completar e corrigir o que for necessário. O contêiner terá de voltar ao terminal em data posterior. Isso pode acontecer não só com Autoridade Aduaneira, mas com todos os órgãos envolvidos, gerando atrasos que dependendo da carga, pode até levar à sua inutilização. Após a emissão destes documentos, é preciso ainda verificar se a mercadoria necessita de autorização prévia de algum órgão para dar continuidade ao processo de desembaraço. Por exemplo: madeira precisa de liberação do Ibama, produtos médicos e sanitários precisa de liberação da Anvisa, e assim por diante. O tempo despendido nesses processos são excessivos e reduzem a capacidade produtiva da operação.

Outro ponto muito debatido entre os armadores é a Inspeção da Anvisa nos navios a cada escala. A concessão da livre – pratica, que é o documento emitido pela Anvisa ao navio, proveniente do exterior ou não, após a análise das

condições operacionais e higiênicas do navio e do estado sanitário de seus tripulantes e passageiros, requer que o transportador apresente 24 horas antes da atracação o protocolo de solicitação. O que os armadores alegam é que este processo pode atrasar ou até inviabilizar a atracação pois se a escala não estava prevista e por uma decisão estratégica foi cogitada, pode se tornar inviável se o navio tinha que aguardar 24 horas pela autorização de livre - pratica. A proposta é que esta inspeção seja ao menos mensal.

Já o recolhimento do AFRMM, apesar de benéfico ao armador, ainda traz muita discussão entre as empresas de navegação. A Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é uma fonte de apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria da construção e reparação naval brasileiras, e é a fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Funciona da seguinte forma: incide sobre o frete de carga de qualquer natureza descarregada em porto brasileiro; não incide sobre a navegação fluvial e lacustre, exceto sobre cargas de graneis líquidos transportadas nas regiões Norte e Nordeste. É calculado conforme a modalidade de frete sendo 25% no longo curso, 10% na cabotagem e 40% na navegação fluvial e lacustre, quando do transporte de graneis líquidos nas regiões Norte e Nordeste. (Lei nº 10.206, de 23 de Março de 2001). O problema é que apesar de gerar receitas, encarece o frete do transporte marítimo brasileiro tornando menos atrativo aos olhos do cliente. Somado a isso, os armadores alegam ser extremamente burocrático o processo para obter recursos do AFRMM para construção de novas embarcações, que ainda assim se limitam a 80% do valor das mesmas. Além da possibilidade desses

recursos voltarem ao tesouro nacional após três anos do depósito se não forem utilizados (Ervilha, 2006).



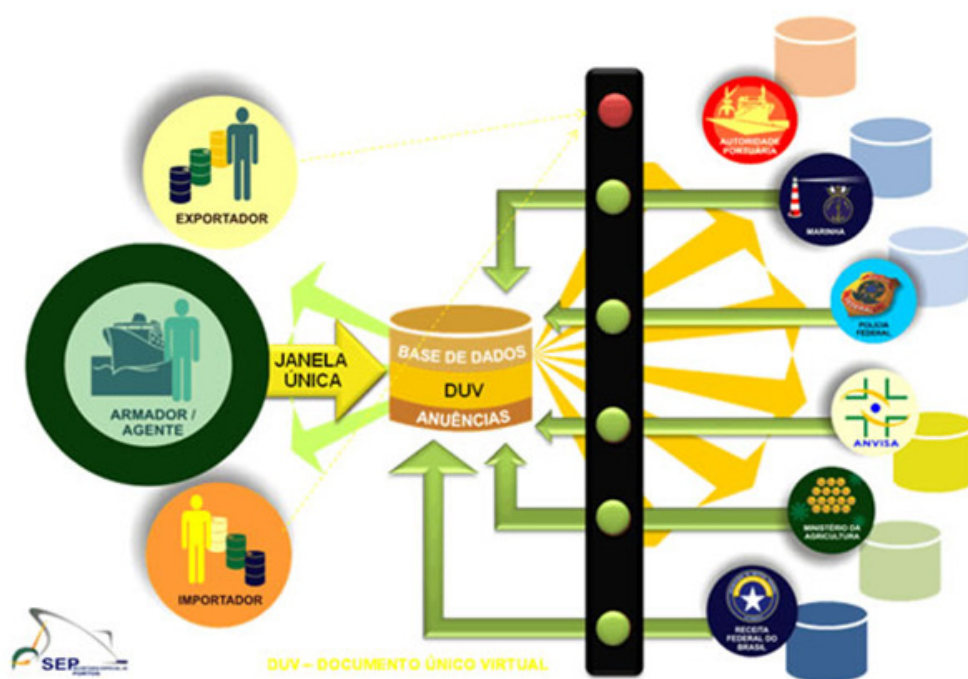
Fonte: www.agricultura.gov.br/arq_editor/file/camaras...e.../Navegacao.pdf

4.1.5 Projeto Porto sem Papel

Existe hoje um projeto da Secretaria Especial de Portos (SEP), órgão vinculado diretamente à Presidência da República, chamado “Porto sem Papel” (ou Porto Limpo) que tem como objetivo simplificar os processos de documentação de carga e navio nos portos brasileiros. A intenção é que sejam reunidas, em um único portal, todas as informações exigidas por seis órgãos públicos que atuam permanentemente em todos os portos: Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), Ministério da Agricultura, Polícia Federal, Marinha,

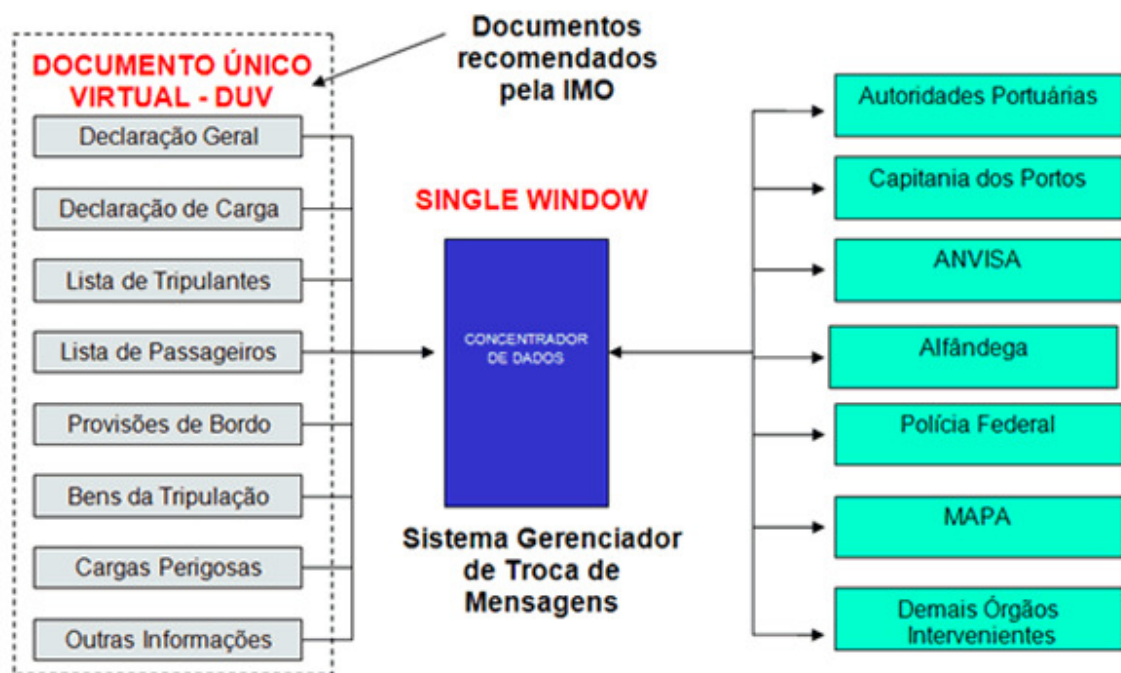
autoridades portuárias, Receita Federal. Com o tempo, o sistema deve abranger outros órgãos federais, cuja presença no porto é eventual.

Baseia-se em um sistema que concentrará todos os dados portuários, ou seja, todas as informações de interesse dos agentes de navegação e dos diversos órgãos públicos que operacionalizam e gerenciam as estadias de embarcações nos portos estariam em um só lugar otimizando assim o processo de liberação da carga e do navio, além de proporcionar a padronização dos documentos (Secretaria dos Portos).



Esquema gráfico do Concentrador de Dados

Fonte: Secretaria Especial de Portos



Fonte: Secretaria Especial de Portos

O projeto está sendo implantado em Santos, Rio de Janeiro e Vitória e deve se estender a mais 23 portos nos anos de 2011 e 2012.

Este projeto é um bom exemplo de como é possível desburocratizar a operação portuária tornando-a mais eficiente com relação ao tempo gasto e a redução de custos para as empresas em suas transações com as várias autoridades governamentais quando precisam de permissões e as licenças para as cargas movimentadas.

4.2 Tributos incidentes no transporte de contêiner

Outra barreira à expansão do mercado da cabotagem está relacionada às exigências e à abrangência da legislação brasileira com encargos sobre a tripulação, movimentação de carga e, como dito anteriormente, junto a assim as dificuldades para se obter o ressarcimento da AFRMM para assim desenvolver a indústria naval, além do peso do recolhimento deste sobre o frete.

Sobre o frete de cabotagem incidem também o PIS/COFINS (9,25%) e ICMS (variando entre 7% e 12% conforme os estados de origem e destino da carga). O fato gerador do ICMS no caso estudado é a circulação de mercadoria. Incide sobre toda prestação de serviço de transporte, ainda que esta mercadoria tenha origem no exterior. É cobrado no Estado de origem do bem ou serviço, exceto no caso derivados de petróleo.

Podem ser cobradas ainda, além do frete básico, as taxas adicionais dependendo da peculiaridade da carga, são elas:

- Taxa sobre equipamentos especiais
- Taxa de sobrepeso, que é um valor atribuído às cargas cujos volumes individuais, excessivamente pesados, exijam condições especiais para embarques/desembarque ou acomodação no navio. Normalmente, é cobrada quando o peso unitário ultrapassa 10 toneladas.

- Taxa sobre dimensões excepcionais, aplicada geralmente às mercadorias com comprimento superior a 12 metros.
- Taxa de ad valorem, que incide sobre o valor da mercadoria na forma de seguro ou responsabilidade adicional no caso de avaria ou acidente. É aplicado normalmente quando o valor no local de embarque corresponder a mais de US\$ 1.000,00 por tonelada.

Outro fator que pesa na conta dos custos operacionais dos armadores é o combustível. No Brasil são tributados igualmente os combustíveis que abastecem navios de cabotagem e de longo curso, exceto pelo ICMS ao qual as embarcações de longo curso são isentas. Sendo assim incidem sobre o combustível PIS/COFINS (9,25%), CIDE(5,5%) e ICMS (variando entre 18% e 19%). Cobra-se então embutido no frete a sobretaxa de combustível, destinada a cobrir os custos com combustível.

Simulação de frete de uma mercadoria de valor R\$500.000

Valor base do frete	PIS/COFINS	ICMS 12%	Sobretaxa de combustível	AFREMM	Ad valorem	Valor final	Sobretaxa
	9,25%	12%	3%	10%	10%		
100.000,00	9.250,00	12.000,00	3.000,00	10.000,00	50.000,00	184.250,00	84%

Como é possível ver neste exemplo básico, o frete da cabotagem é excessivamente taxado. Se tratar-se de uma carga especial o frete pode ser até dobrado de valor conforme as taxas adicionais. Este cenário demonstra claramente como a sobretaxação pode se mostrar como uma grande barreira à cabotagem, que naturalmente compete com outros modais de fretes menores, apesar de apresentar desempenhos superiores dependendo do trajeto.

5 Conclusão e recomendações

A partir da necessidade de revitalização da navegação de cabotagem no Brasil, este trabalho teve como objetivo levantar os principais entraves ao desenvolvimento desse serviço. Pode-se observar que apesar da grande potencialidade do transporte aquaviário brasileiro, pode-se ver hoje que sua exploração inadequada leva a um desbalanceamento da matriz de transporte de carga, que em comparação territorial a países desenvolvidos perde em produtividade e eficiência tendo em vista a disponibilidade de rios e a extensão da costa brasileira. É importante deixar claro que não se propõe aqui a total substituição do modal rodoviário, mas a integração entre os modais, dando a cabotagem uma maior participação na cadeia logística de transporte de cargas, mas de uma forma mais planejada e estruturada, amparada pela intermodalidade.

A cabotagem deveria ter no Brasil o papel de opção mais atrativa aos empresários que buscam confiabilidade e preço melhores para o transporte de suas mercadorias. No entanto para que isso aconteça é essencial que todos os players da cadeia logística trabalhem juntos em soluções para os problemas do serviço de cabotagem, principalmente no que diz respeito a custos e legislação. A curto prazo é possível pensarmos em avanços no setor apenas com uma política industrial que permita o aumento do número de embarcações (com menos restrições ao afretamento de embarcações). E junto a assim, é preciso que se proponha projetos, a exemplo do projeto Porto Sem Papel, que diminuam os processos burocráticos inerentes a operação portuárias tornando-a mais rápida e menos dispendiosa.

Outro ponto importante seria a intervenção governamental na fomentação desse serviço, que tanto tem a agregar na economia do país, com a reestruturação do sistema tributário referente ao transporte de carga. A carga tributária na cabotagem é, se não o maior, um dos maiores entraves ao seu crescimento.

Por fim, entende-se que é preciso disponibilizar melhores condições de financiamentos àqueles que buscam entrar nesse mercado e uma melhor divulgação do serviço de cabotagem e seus benefícios, a fim de que a navegação de cabotagem torne-se uma opção mais acessível aos interessados em transportar e aos que desejam investir nesse setor tão promissor.

Bibliografia

Lacerda, Sander Magalhães NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM: REGULAÇÃO OU POLÍTICA INDUSTRIAL? Rio de Janeiro, BNDES Setorial, n. 19, p. 49-66

Santos, M. R.; Sakamoto, M. M.; Siraiwa, T. I.

UM ESTUDO DO SISTEMA SIMPLIFICADO DE TRIBUTAÇÃO NO BRASIL E SEUS REFLEXOS NAS EMPRESAS [S.l.:S.n.]

Vera Cruz, Thania Regina Pantoja CAUSAS E CONSEQUENCIAS DA LIMITACAO DE CABOTAGEM NO TRANSPORTE DE CARGA PELA COSTA BRASILEIRA [S.l.:S.n.]

Resende, P.T.V.; Oliveira, M. P. V.; Souza, P. R.

ANÁLISE DO MODELO DE CONCESSÃO NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO BRASILEIRO: A VISÃO DOS USUÁRIOS [S.l.:S.n.]

Ervilha, R.A. IMPACTO DA LEI 8.630/93 SOBRE A INFRAESTRUTURA DE TERMINAIS DE CONTÊINERES E A VIABILIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM DE CARGA GERAL NO BRASIL. DISSERTAÇÃO (MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO) – FACULDADE DE ECONOMIA E FINANÇAS IBMEC, [S.n.] Rio de Janeiro, RJ. 2006

Sites:

http://pt.wikipedia.org/wiki/Taxa_alfandeg%C3%A1ria Acesso em 21/01/11

<http://www.transportes.gov.br/index/conteudo/id/550> Acesso em 21/01/11

http://www.supplychainonline.com.br/arquivos/Cabotagem_CVRD.pdf Acesso em 21/01/11

<http://www.gestaonaval.org.br/arquivos/documentos/Logística/CEGN%20-%20Principais%20hidrovias%20e%20eclusas%20brasileiras.pdf> Acesso em 21/01/11

https://www.dpc.mar.mil.br/info_dpc/missao.htm Acesso em 23/02/2011

<http://robsoncml.wordpress.com/2010/03/01/imunidade-iseno-no-incidencia-suspenso/> Acesso em 28/02/2011

<http://mundogeo.com/blog/2010/08/16/seminario-debate-a-prevencao-de-acidentes-de-transito-e-roubo-de-cargas-e-veiculos> Acesso em 30/03/2011

<http://www.antaq.gov.br/Portal/AnuarioEstatisticoAquaviario/Formulario.asp#> Acesso em 30/03/2011

<http://www.portogente.com.br/portopedia/CAP - Conselho de Autoridade Portuaria/> Acesso em 03/04/2011

<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Palestras/SeminarioPortosVias2009/Painel%202/PalestraArsenioNobregaMERCOSHIPPING.pdf> Acesso em 03/04/2011

http://artigos.netsaber.com.br/resumo_artigo_1563/artigo_sobre_modal_maritima Acesso em 07/06/11

AUTORIZAÇÃO

Marília Rodrigues da Silva, DRE 107315481, AUTORIZO a Faculdade de Administração e Ciências Contábeis da UFRJ a divulgar total ou parcialmente o presente Trabalho de Conclusão de Curso através de meios eletrônicos e em consonância com a orientação geral do S/BI.

Rio de Janeiro, 13/07/2011.

Comprovação de grau

Nota: _____

Professor orientador: Newton de Castro

Professor leitor: Henrique Westenberger
